

Vraag 8 van 8

Wilt u nog op andere onderdelen van dit wetsvoorstel reageren?

Mobiel erfgoed dient ook beschermd te worden

(8-01) Er zijn in dit wetsvoorstel geen bepalingen met betrekking tot het mobiel erfgoed opgenomen. Zo is er wel iets geregeld voor de aanwijzing van beschermd cultuurgoed, maar nog niets geregeld voor de aanwijzing van cultuurgoed in het algemeen. Dat zou kunnen door een bepaling op te nemen die leidt tot een nationaal erkend register voor het mobiel erfgoed, waarin het mobiele cultuurgoed wordt beschreven. De wet zal mogelijk moeten maken dat het varend erfgoed als rijksmonument, provinciaal monument of gemeentelijk monument aangewezen kan worden. Voor schepen die teboekgesteld zijn, is al een hypotheek mogelijk, het worden dan roerende register goederen. Roerend erfgoed kan zo ook een monumentale status krijgen. Er is geen enkel valide argument gegeven om die erkenningen nog langer uitsluitend toe te staan aan onroerend erfgoed.

(8-02) Argumenten om varend erfgoed te erkennen en beschermen

Sterke kanten van het varend erfgoed:

1. Nederland - Waterland

Van oudsher wordt Nederland gekenmerkt door water. Niet alleen door brede rivieren, maar ook door duizenden kanalen en sloten, meren en zeeën, die eeuwenlang de verbindingen vormden tussen dorpen, steden en landen in heel de wereld. Ook nu nog zijn onze vaardigheden op het gebied van scheepsbouw, waterbouw en watermanagement wereldwijd vermaard.

2. Nederlands cultuurlandschap

De polders en dijken, de kanalen en grachten, de pakhuizen en historische schepen, de vissersdorpen en havensteden, het zijn de elementen die horen bij Nederland als Waterland. Nu maken onze waterwegen en havensteden ons land aantrekkelijk voor waterrecreatie en -toerisme.

3. Nederland handels- en transportland

Water was eeuwenlang onze belangrijkste transportroute. Het vervoer van goederen, mensen en dieren ging voornamelijk over water. Ook nu nog gaat een aanzienlijk deel van het goederenvervoer over water. En nu leveren ook de pleziervaart, de historische schepen en de chartervloot een aanzienlijke economische opbrengst.

4. Stadshavens kenmerken vissersdorpen en havensteden

Nederlandse dorpen en steden ontstonden veelal op een kruispunt van vaarwegen. De havens en vaarwegen kenmerken de structuur van deze dorpen

en steden en maken vaak deel uit van beschermde stads- en dorpsgezichten. Ook nu nog versterken historische schepen in deze havens het karakter van vissersdorpen en havensteden.

5. Stadshavens zijn economische motor

Levendige stadshavens vormen een aantrekkelijke plek voor bezoekers en recreanten en zijn gewilde vestigingslocaties voor horeca, winkels en creatieve, ambachtelijke en dienstverlenende bedrijven. Stadshavens zorgen voor een waardestijging van het omringende vastgoed.

6. Nederland scheepsbouwland

Voor elke vaarweg en elk soort transport ontwikkelde Nederland in de loop der eeuwen specifieke scheepstypen. Er zijn vele tientallen typen schepen en vele ondersoorten ontstaan. Doordat particulieren deze schepen wisten te behouden als charter-, woon- en recreatieschip heeft Nederland nu een unieke vloot van varende erfgoed die behoort tot de grootste en meest diverse ter wereld. Deze vloot bestaat nu nog uit zo'n 6000 schepen, waarvan er bijna 3000 zijn opgenomen in het Nationaal Register Varende Monumenten.

7. Havens en schepen zijn beeldbepalend

In Nederlandse havens wemelde het vroeger van de schepen, mensen en bedrijvigheid. Ook nu nog kunnen de maritieme ensembles van vaarwater, havens, pakhuizen en historische schepen het 'verhaal' vertellen van de groei en bloei van ons land en onze steden. Er zijn nu zo'n 30 museum- of historische havens ontwikkeld in Nederland.

8. Water is herontdekt

In de twintigste eeuw raakten veel vaarwegen hun transportfunctie kwijt. Steden keerden hun ruggen naar het water. In de eenentwintigste eeuw groeit de aandacht en waardering voor ecologie, duurzaamheid en waterbeheer weer. Waterrecreatie en wonen aan het water worden weer geliefd.

9. Waardering voor water in de stad

In de twintigste eeuw werden vaarwegen nog gedempt of afgedamd. Inmiddels onderkennen gemeenten dat water, stadshavens en historische schepen bijdragen aan de beeldkwaliteit en aantrekkelijke plekken zijn om te wonen, werken en recreëren.

10. Maritiem erfgoed is present

De unieke vloot aan varende erfgoed wil bijdragen aan aantrekkelijke havens, vaarwegen en maritieme evenementen. De publieke waardering voor

stadshavens en maritieme evenementen geeft aan dat de samenleving het varende erfgoed als beschermwaardig cultuurbezit beschouwt.

Bewoond varende erfgoed

(8-03) In artikel 10.10. van het wetsvoorstel staat:

In artikel 6.31, tweede lid, van de Wet inkomstenbelasting 2001 wordt "een van de registers, bedoeld in artikel 6 of artikel 7 van de Monumentenwet 1988" vervangen door: het rijksmonumentenregister, bedoeld in artikel 3.3 van de Erfgoedwet.

Daarmee wordt nog geen rekening gehouden met het varende erfgoed waarop wordt gewoond. Bewoners van schepen waarop wordt gewoond, worden met dit wetsvoorstel nog steeds gediscrimineerd ten opzichte van bewoners op de wal. Net zo min als er huursubsidie mogelijk is voor het wonen op schepen zijn er voor hen met dit wetsvoorstel voorzieningen in de Wet Inkomstenbelasting 2001 getroffen. De vraag is of de "eigen woning regeling" van de Belastingdienst ook voor bewoond mobiel erfgoed, zoals varende erfgoed, van toepassing kan worden verklaard, als het zou worden opgenomen in het Rijksmonumentenregister.

Behoud door gebruik

(8-04) In de memorie van toelichting, algemeen deel, 1. Inleiding, wordt geen aandacht besteed aan het feit dat het behoud van erfgoed vaak alleen mogelijk is door het te bewonen en vooral door het te gebruiken. Het varende erfgoed is grotendeels in handen van mensen die op de schepen wonen en er mee varen. Voor velen is het wonen op het water een manier om het schip voor later te behouden. Het is niet iedereen gegeven om een wat groter historisch schip uitsluitend voor recreatie te gebruiken, daarvoor zijn de (onderhouds)kosten te hoog. Door er op te wonen en er ook mee te varen worden de lasten van het behoud vaak draagbaar.

Als ook varende erfgoed als te beschermen cultuurgood kan worden aangemerkt, ontstaat de mogelijkheid voor het bijdragen in een restauratie en het onderhoud.

Cultuurgood op het water

(8-05) In de memorie van toelichting, algemeen deel, paragraaf 1.1, wordt volledig voorbijgegaan aan het mobiele erfgoed en vooral aan het cultuurgood te water, het maritieme erfgoed (anders dan erfgoed *onder* water). Voorbeeld: er zijn geen havendagen of visserijdagen vermeld. Varende cultureel erfgoed trekt jaarlijks veel bezoekers aan de georganiseerde evenementen, zoals bijvoorbeeld "Dordt in stoom", de Nationale Sleepbootdagen in afwisselend het Overijsselse Zwartsluis en het Utrechtse Vianen, de "Scheepsjoagdagen" in Onderdendam. Veel historische schepen zijn te bezichtigen op OpenMonumentendagen. Om de vijf jaar is Sail Amsterdam zelfs een publiekstrekker van de buitencategorie. Hetzelfde geldt voor DelfSail. Zulke evenementen zijn immaterieel erfgoed.

Geen aandacht voor varend erfgoed (1)

(8-06) In de memorie van toelichting, algemeen deel, paragraaf 1.4 komt alleen in de zin

"Om de verstoring van waardevolle scheepswrakken tegen te kunnen gaan en in algemene zin het maritieme erfgoed beter te kunnen beschermen, worden de omschrijvingen van "archeologisch erfgoed" en "opgravingen" aangepast." het maritieme erfgoed ter sprake. Maar Nederland zou Nederland niet zijn zonder haar natte infrastructuur, waaraan dorpen en steden groot zijn geworden door de scheepvaart die de handel groot maakte. Zonder scheepvaart zou Nederland niet de grootste haven van Europa bezitten en een welvarend land zijn geworden. Onze vaderlandse geschiedenis is doortrokken van het maritieme en het is echt verwonderlijk dat er in het ontwerp van de Erfgoedwet zo weinig aandacht voor is.

Geen aandacht voor varend erfgoed (2)

(8-07) In de memorie van toelichting, algemeen deel, paragraaf 3.2 staat:

"De ontwikkelingen in de waardering van ons cultureel erfgoed leiden niet tot een noodzaak of wenselijkheid tot aanpassing van de thans geldende wettelijke criteria voor de aanwijzing als beschermd erfgoed. Deze criteria komen dan ook onverkort terug in dit wetsvoorstel. Zij hebben zich in de praktijk bewezen als voldoende onderscheidend om een adequaat aanwijzingsbeleid op te baseren en voldoende algemeen om vernieuwingen in het denken over waardering van ons cultureel erfgoed in dat aanwijzingsbeleid tot uitdrukking te laten komen."

En dat is eigenlijk de enige keer dat het komend beleid met betrekking tot het cultureelerfgoed wordt aangegeven. Het cultureel erfgoed verdient daarentegen echt een veel betere behandeling, in deze wet en in de praktijk van de opvolging van het beleid. Op deze manier laat het voorstel van wet zien dat de rijksoverheid niet daadwerkelijk van plan is om het varend, rijdend, rollend en vliegend erfgoed wettelijk te erkennen en te beschermen via de nieuwe Erfgoedwet.

(8-08) In de memorie van toelichting, algemeen deel, paragraaf 7.1 staat:

"Daaraan is een algemene subsidiegrondslag voor het behoud van cultureel erfgoed toegevoegd."

Het is winst dat de minister ten behoeve van het behoud van cultureel erfgoed subsidie kan verstrekken. Een verwijzing naar een beleidsregel (te baseren op het voorgestelde artikel 7.1 van de Erfgoedwet) waarin het subsidiebeleid wordt vastgelegd en waarbij daadwerkelijk uitvoering wordt gegeven aan de verbreding van de definitie van cultureel erfgoed, wordt in de toelichting bij dit wetsvoorstel sterk gemist.

(8-09) In de artikelsgewijze toelichting wordt bij artikel 1.1 het "Normaal onderhoud" beperkt tot onderhoud aan de wal. Daar horen op z'n minst nautische begrippen als hellingen, dokken en breuwen bij.

(8-10) In de artikelsgewijze toelichting wordt bij artikel 1.3 de Erfgoedbalans genoemd. Geenuitsluitend is gegeven of deze rapportage na het opnemen van mobiel erfgoed in de wet ook dierfgoed gaat omvatten.

(8-11) In de artikelsgewijze toelichting wordt bij artikel 2.1 gesproken van het in goede staat houden van de rijkscollectie. Is dat voor ander erfgoed dan niet nodig?

(8-12) Erkenning van het mobiel erfgoed, en het varende erfgoed in het bijzonder, als cultureel erfgoed kan helpen om wettelijk vrijstellingen en uitzonderingen mogelijk te maken, zodat het mobiel erfgoed behouden blijft voor de toekomst. Door erfgoed te blijven gebruiken blijft erfgoed ook behouden. Zulke uitzonderingen zouden helpen bij:

- verplichte technische en milieu eisen die de authenticiteit van het schip aantasten. Het varen met historische schepen wordt nagenoeg onmogelijk gemaakt via de beëindiging van de overgangsbepalingen in de technische reglementen. Het voldoen aan emissie-eisen is onmogelijk voor oude motoren, zodat deze straks vanwege hun emissie niet meer gebruikt mogen worden, idem voor stoomschepen die hun vuren niet meer met steenkool mogen stoken. Vervanging ter voldoening aan de eisen tast de historiciteit aan en kan er voor zorgen dat schepen als zijnde niet meer geheel historisch uit museumhavens wordengeveerd.

- zwaardere eisen voor de opvarenden (diplomering);

- belastingen (Het op meerdere plaatsen tegelijk - thuis, op de ligplaats en op de sluisen - jaarlijks betalen voor het afgeven van het huisvuil. Soms ook nog via het havengeld onderweg. Je hebt toch maar één keer hetzelfde huisvuil!);

- het verdwijnen van ligplaatsen voor grote schepen. Grote historische vaartuigen zijn niet welkom in jachthavens. Het beleid van zowel de regionale overheden (provincies, gemeenten, waterschappen) als de rijksoverheid is erop gericht om ligplaatsen voor schepen van 20 meter en langer - niet zijnde beroepsvaart - zoveel mogelijk terug te dringen. Varende erfgoed gaat verloren als er niet meer mee gevaren kan worden en steeds meer (vaste en tijdelijke) ligplaatsen in Nederland worden afgeschaft.

(8-13) Aandacht in het wetsvoorstel vraagt het feit dat de Erfgoedinspectie wel toezichthouder en adviseur is, maar geen handhaver! Dat betekent dat bij overtredingen van de Erfgoedwet deze altijd "uitbesteed" moeten worden aan een handhaver zoals de politie. De prioriteit bij derden ligt vaak echter niet bij

cultureel erfgoed. Beter zou het zijn als de Erfgoedinspectie meer bevoegdheden krijgt, zodat er ook adequaat gehandhaafd kan worden.

(8-14) Waar tot nu toe in het wetsvoorstel geen aandacht aan is geschonken, is het algemeenmaatschappelijk verschijnsel dat vakmanschap uit Nederland verdwijnt. Voor wat betreft het varende erfgoed houdt de "bruine vloot" weliswaar de kennis levend om op ruim water te kunnen zeilen, maar belangrijk is ook de kennis om met historische binnenschepen op de klassieke manier vracht te vervoeren over het relatief kleine water voor de binnenvaart. Op het zeil, jagend, bomend. Om maar iets te noemen dat daar sterk aan meewerkt: de Strontrace vanuit Workum. Het zou zonde zijn als het oude wegen van de westlanders, als voortstuwning, zou uitsterven.

Ook het ambacht van de klassieke scheepsbouwer kan alleen behouden blijven bij het doorgeven van kennis en ervaring, via een voldoende aanbod aan werk. Door ook cultureel erfgoed en met name het maritiem erfgoed via een aanwijzing bescherming te bieden kan de historische vloot blijven varen en daarmee blijft er brood te verdienen voor gespecialiseerde scheepsonderhoudsbedrijven.

Dat kan alleen als ook de kennis ervoor goed in beeld wordt gebracht, en daarmee behouden blijft. Dus om de schepen historisch verantwoord te onderhouden. (Aan een geklonken schip moet je bijvoorbeeld eigenlijk niet lassen.) Alleen zo kan worden voorkomen dat in internationaal verband regels worden gesteld, die nagenoeg de hele vloot klassiekebinnenschepen naar de sloop verwijzen. Voorbeeld: als het in Nederland gebruikelijke dubbelen wordt verboden. Dan kunnen uitzonderingen ten behoeve van het cultureel erfgoed worden onderhandeld in de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (en daarmee op termijn voor geheel Europa).

(8-15) Nergens in het wetsvoorstel of de toelichting is een verwijzing opgenomen naar het bekende bordje dat aangeeft dat het gebouw, waar het op is bevestigd, is beschermd op grond van het Haags verdrag 1954 inzake in zake gewapende conflicten. Ook voor het mobiele erfgoed zou een vergelijkbare bescherming moeten worden afgesproken. Het is de vraag of het verdrag zich beperkt tot uitsluitend het onroerend erfgoed.

(8-16) De samenhang tussen de verschillende soorten van erfgoed, roerend, onroerend en immaterieel erfgoed is niet aangegeven. De ensemble gedachte zorgt ervoor dat 1+1 niet 2 is maar 3! Wat is een opgeknapt station (beschermd onroerend erfgoed) zonder een stoomtrein die heen en weer rijdt? Wat is een opgeknapt haven in een beschermd dorpsgezicht zonder historische schepen waar activiteiten mee worden uitgevoerd? Wat is een opgeknapt scheepswerf waar geen historische schepen mogen worden opgeknapt met oude technieken en oude materialen? Dit heeft niet alleen voordelen voor de eigenaren en

gebruikers van dat erfgoed maar een veel groter voordeel voor de gehele regio waar ook het toerisme en de lokale middenstand van mee profiteert. Zonder historische schepen kan ook de kennis en ervaring om er echt mee te varen niet worden overgedragen aan volgende generaties. De consequentie is, dat varend erfgoed moet worden opgenomen worden als onderdeel van die beschermde dorps- en stadsgezichten, die historische havens en vaarwegen bevatten.

Bedreigingen voor het varend erfgoed

(8.17) Er zijn tal van bedreigingen voor het behoud van het Varend Erfgoed.

Een aantal zijn reeds genoemd maar het is goed nog eens de argumenten op een rij te zetten:

1. Aantal ligplaatsen vermindert

Veel gemeenten proberen nog steeds om het aantal ligplaatsen te verminderen. Daardoor kunnen vooral de grotere historische schepen (schepen boven de 20 meter lengte) steeds moeilijker een ligplaats vinden.

2. Historische schepen vertrekken

Het aantal grotere schepen dat naar het buitenland vertrekt of wordt verkocht stijgt al jaren. Inmiddels vertrekken jaarlijks ruim 100 historische schepen uit Nederland. Onze unieke varend erfgoedvloot wordt in rap tempo kleiner.

3. Aantal passantenplekken vermindert

Historische schepen zijn vaak te groot voor jachthavens en te klein voor wachtplekken voor de huidige binnenvaart. Het aantal geschikte passanten-aanlegplaatsen voor deze schepen neemt al jaren af.

4. Wel ligplaatsen bij evenementen, daarbuiten niet

Veel gemeenten willen wel ligplaatsen bieden aan historische schepen tijdens maritieme evenementen, maar daarbuiten niet. Dat heet profiteren.

5. Fiscale voordelen voor onderhoud ontbreken

Voor onroerende monumenten regelt uitgebreide regelgeving fiscale voordelen voor onderhoud en restauratie. Doordat historische schepen roerend zijn en niet onroerend gelden deze voordelen niet voor het varend erfgoed.

6. Fiscaal voordeel voor gebruik ingetrokken

Historische schepen mochten tot voor kort op laag-belaste brandstof varen. Dit fiscale voordeel is door de overheid ingetrokken.

7. Toenemende eisen door wet- en regelgeving

Er worden op het gebied van verkeer, arbo, veiligheid en milieu steeds meer wetten en regels ontwikkeld (75% als gevolg van Europese regelgeving) die aanpassingen aan varend erfgoed verplicht stellen en die de cultuurhistorische waarde van het varend erfgoed aantasten of het gebruik ervan belemmeren.

8. Vrijstellingen niet mogelijk

Vrijstellingen van belemmerende wet- en regelgeving en uitzonderingen en ontheffingen voor historische schepen zijn niet mogelijk zonder wettelijke erkenning van historische schepen als varend erfgoed.

9. Onderhoud gaat achteruit

Door de jarenlange financiële en economische crisis bezuinigen veel eigenaren op het onderhoud aan hun historische schip. De kwaliteit van deze schepen gaat daardoor achteruit.

10. Vakmanschap gaat achteruit

Door vergrijzing en ontgroening en een kleinere orderportefeuille gaat het ambachtelijke scheepsonderhoud achteruit. De ambachtelijke scheepsbouwvaardigheden en vaarvaardigheden moeten op peil blijven, om historische schepen ook in de toekomst verantwoord te kunnen onderhouden en ermee te varen.

Resume wensen t.a.v. het Varend Erfgoed:

(8.18) Het is goed om de wensen t.a.v. het varend Erfgoed nog eens kort samen te vatten:

1. Wettelijke erkenning

Varend erfgoed moet wettelijk erkend worden als onderdeel van het nationaal cultureel erfgoed.

2. Wettelijke bescherming

Varend erfgoed moet wettelijke bescherming krijgen middels de Erfgoedwet en de Omgevingswet.

3. Aanwijzen als monument

Varend erfgoed moet, net als onroerend erfgoed, als rijksmonument, provinciaal monument of gemeentelijk monument aangewezen kunnen worden. Door teboekstelling van historische schepen middels registratie in het Kadaster zijn deze schepen registergoederen geworden.

4. Behoud voor Nederlandse havens

Het beleid moet faciliteren en bevorderen dat Nederlands varend erfgoed voor Nederlandse havens en vaarwegen behouden blijft.

5. Onderdeel van ensembles

Varend erfgoed moet als essentieel onderdeel van maritieme erfgoedensembles aangewezen worden. Havensteden met historische havens, bruggen, vaarwegen, sluisen en scheepswerven zouden niet bestaan zonder historische schepen.

6. Onderdeel van beschermde gezichten

Varend erfgoed moet opgenomen worden als onderdeel van beschermde dorps- en stadsgezichten die historische havens en vaarwegen bevatten.

7. Cultuurhistorische paragraaf van bestemmingsplannen

Varend erfgoed moet opgenomen worden in de cultuurhistorische paragraaf van bestemmingsplannen en als zodanig ook opgenomen worden in de nieuwe Omgevingswet.

8. Erfgoedmonitor en Erfgoedbalans

De kwaliteit en kwantiteit van het varend erfgoed moet opgenomen worden in de Erfgoedmonitor en de Erfgoedbalans. Het Nationaal Register Mobiel Erfgoed en het Nationaal Register Varende Monumenten zullen hierin opgenomen worden. Met behulp van het door de MCN en de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed ontwikkelde 'waardestellend kader' in het boek "Erfgoed dat beweegt!; Waardering van de Mobiele Collectie Nederland" wordt beschreven waarom het mobiel erfgoed het behouden waard is.

9. Vrijstellingen

De Nederlandse overheid moet voor varend erfgoed de mogelijkheid scheppen voor vrijstellingen en uitzonderingsposities bij belemmerende wet- en regelgeving. De overheid moet rekening houden met het behoud van cultuurhistorische waarden van varend erfgoed bij wet- en regelgeving.

10. Structureel overleg overheid met varend erfgoedsector

De overheid moet structureel overleg voeren met de vertegenwoordigende organisaties voor de sector varend erfgoed (MCN en FONV) om te bespreken hoe bovenstaande sterke kanten te behouden zijn, bedreigingen te keren zijn en wensen in te willigen zijn.

RS van der Mark

Voorzitter Landelijke Vereniging tot Behoud van het Historisch Bedrijfsvaartuig